

LA SÍNDICA INSTA AL AYUNTAMIENTO A LLEVAR A CABO CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIARIA PARA REDUCIR LA ACCIDENTALIDAD EN BARCELONA

Peatones, ciclistas y motoristas son los colectivos con más víctimas mortales en 2016 y sobre los que hay que incidir en los mensajes y en la difusión de las normativas

Vilà cerró el 30 de diciembre una actuación de oficio sobre el uso de la bicicleta que recoge que la accidentalidad de este vehículo mantiene una tendencia creciente desde hace tiempo, a excepción del año 2013; el año pasado se produjeron 812 siniestros, un 19,41% más que en el 2015

Entre las recomendaciones del informe figura trasladar el máximo de carriles bici existentes en la calzada, restringir la implantación de carriles bici de doble sentido y crear una red continua que permita los desplazamientos seguros con bicicleta utilizando los carriles bici y las zonas 30

Vilà opina que los y las ciclistas tienen que disponer de un seguro obligatorio a terceros y considera que hay que reimplantar las matrículas en las bicicletas para facilitar su identificación

Barcelona, 30 de enero de 2017. -- “Apostar decididamente por la educación viaria para recuperar el respeto del espacio común de confluencia entre las diferentes modalidades de desplazamiento por la ciudad”. Con esta recomendación, incluida en una actuación sobre el uso de la bicicleta en Barcelona, la síndica Maria Assumpció Vilà insta al Ayuntamiento a llevar a cabo campañas informativas periódicas destinadas a todos los colectivos que intervienen en la circulación y, especialmente, a peatones, ciclistas y motoristas, con un objetivo claro: reducir el elevada la accidentalidad y el número mortal de víctimas de circulación en la ciudad.

Según la síndica, el balance de accidentalidad de 2016 presentado por el Ayuntamiento de Barcelona es preocupante y negativo. Ha habido 9.330 accidentes con víctimas (un 2,48% más que en el 2015) y más personas muertas, 28, una mas que en el 2015. Se da

la circunstancia, y este hecho es especialmente grave, que 16 de las personas muertas son peatones, el colectivo más débil, cuando en 2015 hubo 6.

El año pasado también murieron 8 motoristas, entre ellos un conductor de ciclomotor (la cifra de motoristas muertos baja respecto al 2015; hubo 17), y tres ciclistas (en 2015 no murió ninguno). Vilà recuerda que corresponde al consistorio tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de todos los colectivos implicados en la circulación.

La síndica cree que las campañas a diseñar tienen que ir destinadas a todo el mundo, pero tienen que poner especial énfasis en peatones, ciclistas y motoristas, los grupos más débiles. Vilà opina que hay que recordar y dar a conocer las normas básicas que se tienen que cumplir en los desplazamientos a pie por la ciudad, la normativa sobre el uso de la bicicleta en la ciudad y la prohibición de motoristas de circular por aceras, plazas y paseos. La normativa dice que se tiene que hacer a pie y con el motor apagado.

Vilà cerró el pasado 30 de diciembre una actuación de oficio centrada en el uso de la bicicleta en Barcelona. El informe recoge la tendencia creciente de la accidentalidad de este vehículo entre los años 2011 y 2015, con la excepción de 2013: 2011 (523), 2012 (677), 2013 (609), 2014 (672) y 2015 (681). El balance de accidentalidad de 2016 no hace más que confirmar esta línea ascendente, ya que se ha pasado de los 681 accidentes con una bicicleta implicada en 2015 a 812 el año pasado, hecho que supone un incremento del 19,41%, según los datos municipales.

Crear una red continua de desplazamientos con carriles bici y zonas 30

Entre las recomendaciones que la Sindicatura propone figura trasladar el máximo de carriles bici existentes a la calzada, garantizando la seguridad de la persona usuaria de la bicicleta frente al resto de vehículos, buscar medidas a favor de los y las peatones que contrarresten la ampliación de la moratoria que permite la circulación de las bicicletas por las aceras de más de 4,75 metros de anchura y 3 metros de espacio libre, y crear una red continua que permita los desplazamientos seguros de los y las ciclistas utilizando los carriles bici y las zonas 30.

En la resolución, también se defiende restringir la implantación de carriles bici de doble sentido a favor de carriles de tráfico unidireccional, y en caso de que se implanten carriles bici de doble sentido en calles de un sentido único para el resto de vehículos, se recomienda que se ponga el máximo de señales para todos los colectivos implicados, incluidos avisos sonoros para advertir a las personas con déficits visuales. Según Vilà, los carriles bici de doble sentido de circulación comportan un cierto peligro en las vías en que el resto de vehículos circulan en un único sentido. Los y las peatones tienen la tendencia, antes de cruzar, a mirar únicamente hacia el sentido en el que va la circulación.

La síndica sostiene que hay que revisar el trazado de los carriles bicis existentes y los de nueva implantación, a fin de que su diseño sea el más atractivo posible para los y las ciclistas y facilite su uso de forma correcta y cívica. También plantea la posibilidad que en los cruces con un volumen de tráfico de vehículos y peatones que lo permita, instalar un semáforo ámbar para que el ciclista no tenga que detenerse innecesariamente. Y considera necesario que en los carriles bici que permiten aumentar de velocidad fácilmente hay que colocar paneles luminosos dónde se indique la velocidad a la que se circule y la velocidad máxima autorizada

Vilà también aconseja que en los casos en que las dimensiones de la acera (tipo paseo) permitan la instalaciones de un carril bici, estudiar las dimensiones y la ubicación de este para proteger al máximo la seguridad de los y las peatones, con señalizaciones horizontales y verticales bien visibles y teniendo en cuenta la ubicación del mobiliario urbano, de las paradas del transporte público y el acceso a los pasos de peatones.

Además, Vilà dice al consistorio que hay que aumentar el número de estacionamientos de bicicletas en la vía pública, insta a la Administración competente a regular la obligatoriedad de disponer de una póliza de seguro a terceros cuando se conduce una bicicleta, y propone estudiar y estimular la reimplantación de las placas municipales de matrículas para bicicletas para equiparar su identificación con el resto de vehículos.

En el informe Vilà, también recomienda estudiar la viabilidad para que los vigilantes del área verde y azul, considerados auxiliares de la Guardia Urbana, estén habilitados para colaborar en la detección de conductas contrarias a la Ordenanza de circulación, y que la Guardia Urbana, de forma pedagógica (primero) y sancionadora (después), incidan en la disminución de las infracciones.

La conducción con auriculares, una infracción al alza

Precisamente, según los datos de la Guardia Urbana, las principales infracciones cometidas por las personas usuarias de la bicicleta el año 2015 fueron: no obedecer la luz roja de un semáforo, circular por una zona restringida, circular utilizando el móvil, circular haciendo uso de auriculares, circular más personas de las permitidas y circular sin los elementos que permitan la correcta visualización.

A pesar del incremento de más del 100% de algunas infracciones relacionadas con la seguridad, la conducción con auriculares u otros elementos de telefonía alcanza un incremento del casi el 280% entre los años 2010 y 2015, lo que lleva a pensar que sería conveniente el diseño de campañas específicas destinadas a trabajar la reducción de las infracciones más habituales.

Ahora bien, en 2015, el último periodo analizado, por primera vez desde el año 2010, se ha invertido la tendencia al alza de las sanciones impuestas. Así, en 2010 se impusieron

2.768 denuncias; en 2011, 3.688; en 2012, 4.237; en 2013, 4.591; en 2014, 5.010, y en 2015, 4.258.

En el informe, la síndica dice también que las bicicletas quedan fuera de los controles de velocidad hechos por medios tecnológicos, ya que no pueden ser identificadas, ni tampoco las personas conductoras, a diferencia del resto de vehículos sometidos a la normativa de circulación y de seguridad viaria.

Tampoco las modificaciones introducidas en la Ordenanza de circulación en 2015 establecen requisitos en relación con la identificación de las bicicletas ni de sus conductores o conductoras en caso de uso particular. Y posiblemente una de las dificultades para actuar en materia sancionadora es esta falta de identificación de los vehículos y la imposibilidad de las personas usuarias

Otro dato de interés que incluye el informe es el número de kilómetros de carriles bici que hay en la ciudad. El año 2011, la ciudad contaba con 93,6 km, mientras que en el 2015 había 120, 26,4 más. Sin embargo, los carriles todavía presentan dificultades para hacer compatible el uso de la bicicleta con los y las peatones y otros vehículos. En concreto, existen puntos donde coinciden ciclistas y peatones como algunas paradas de autobús. Para acceder o salir del bus, necesariamente se tiene que cruzar el carril bus o transitar por la calzada. Algunos ejemplos se encuentran en la Diagonal, la Gran Vía o el paseo Marítimo.

En referencia a las zonas 30, en 2011 se construyeron 120,4 km de zonas 30 y en el conjunto de la ciudad había 420,4. Cuatro años más tarde, en 2015, había en toda Barcelona 442, unos 22 kilómetros más. Uno de los objetivos del Plan de movilidad urbana es conseguir que las bicicletas puedan circular de manera segura y, en este sentido, las zonas 30 son primordiales.

En el informe, la síndica hace también una reflexión sobre el servicio del Bicing, que se convirtió en el detonante del uso de la bicicleta en Barcelona, pero subraya que se implantó precipitadamente y a un alto coste para el presupuesto municipal. Vilà dice que ha sido objeto de mejoras a nivel de funcionamiento, así como de efectividad de los anclajes de las estaciones de retorno. Y plantea, ahora que finaliza la concesión del servicio de la actual empresa gestora, la revisión de las condiciones de uso.

Finalmente, propone controlar el cumplimiento de la normativa que regula el alquiler de bicicletas para uso turístico: registro de vehículos, homologación y ratio de los y las ciclistas que se desplazan en grupo y del número de guías que tienen que llevar.